Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIV. Warszawa, dnia 15 Listopada 1933 r. Nr. 11 (227)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

NOWE PRZEPISY UPOSAŻENIOWE

W ostatnich dniach października 1933 stworzony i narzucony został pracownikom państwowym nowy fakt dokonany, dotyczący tym razem podstawowych zasad wynagradzania pracy dla Państwa. Jest to zdarzenie bodaj najważniejsze z tych wszystkich, których świadkami byliśmy w latach ostatnich. Rozmaite obniżki, zabieranie procentów, kasowanie szczebli, cofanie zwrotu opłat szkolnych — wszystko to mogło robić wrażenie doraźnych zarządzeń oszczędnościowych, podyktowanych koniecznościami budżetowemi. Zasady podstawowe sformułowane w ustawie z dnia 9.X.1933 r. pozostawały naogół nienaruszone i otwierały, w teorji przynajmniej, widoki poprawy w przyszłości.

Obecnie stało się coś nierównie ważniejszego. Zmiana zasad wynagradzania pracowników państwowych nie oszczędziła ani jednej z podstaw, na których oparty był system dotychczasowy. Jako wyraz poglądów Rządu na to zagadnienie tak doniosłe ze względów społecznych — stanowią ogłoszone ostatnio dekrety, zdarzenie pierwszorzędnej wagi nie tylko już dla zainteresowanych bezpośrednio pracowników państwowych lecz i dla całego społeczeństwa a zwłaszcza dla klasy pracującej w naszym kraju.

W Dzienniku Ustaw Nr. 86 z r. 1933 ukazał się szereg dekretów P. Prezydenta Rzplitej normujących uposażenie funkcjonarjuszów państwowych (urzędnicy, profesorowie, nauczyciele, straż więzienna, niżsi funkc. państwowi) wojska, sędziów i prokuratorów oraz policji i straży granicznej. Wszystkie te rozporządzenia oparte są na jednakowych w zasadzie podstawach, chociaż istnieją, tu i ówdzie, zwłaszcza dla wojska, znamienne wyjątki.

Zasady te dają się ująć mniej więcej w sposób następujący:

1) Zamiast jednolitej dotąd ustawy uposażeniowej, obejmującej poważną większość pracowników państwowych obowiązywać będą odrębne przepisy dla rozmaitych rodzajów, czy gałęzi służby państwowej.

2) Uposażenie w każdej grupie jest jednakie bez względu na wysługę lat. Automatyczne posuwanie w szczeblach zostało zniesione. Poprawa bytu i podwyższenie uposażenia możliwe jest tylko drogą awansu, uzależnionego n. b. w całości od uznania władzy przełożonej. Jedyny wyjątek w tym względzie stanowić mają nauczyciele, dla których Rada Ministrów ustali zasady automatycznego przechodzenia do wyższych grup uposażenia.

3) Wysokość uposażenia jest niezależna od stanu rodzinnego pracownika. Przewidziana w rozporządzeniach możliwość przyznawania dodatków dla utrzymujących rodzinę nie stanowi żadnego uprawnienia dla pracowników i samej zasady nie narusza. Jedyny wyjątek stanowią tutaj wojskowi, których uposażenie zależne jest od stanu rodzinnego.

4) Uposażenia wolne są od podatku dochodowego i od opłaty emerytalnej co zresztą nie stanowi zupełnie poprawy bytu, albowiem wysokość nowych stawek uposażeniowych odpowiada stawkom obecnym obliczonym netto.

5) Rozporządzenia nie wspominają zupełnie o prawie pracownika do zwrotu opłat szkolnych, z czego wynika, że prawo to uznać należy za stracone.

6) Charakterystycznym objawem, cechującym bardzo znamiennie dekrety uposażeniowe, jest ich ramowy charakter. Poza tabelą uposażenia niema w nich bodaj ani jednego ważniejszego uprawnienia ustalonego w sposób stanowczy. Wszystko oddane zostało do decyzji Rady Ministrów. Dotyczy to w pierwszym rzędzie sprawy najważniejszej, to jest zaszeregowania zatrudnionych obecnie pracowników do nowych grup uposażenia. Zaszeregowanie to dotąd jeszcze nie nastąpiło. O pewnych wskazówkach i informacjach na temat zasad, któremi Rada Ministrów zamierza się kierować, będzie mowa osobno. Pozatem Rada Ministrów ma obowiązek przyznać funkcjonarjuszom mianowanym na stanowiska kierownicze dodatek funkcyjny. Wysokość dodatku zależy od uznania Rady Min. Rada Min. może przyznać dodatki lokalne, dodatki uzasadnione szczególnemi właściwościami służby, wynagrodzenie za czynności dodatkowe, zasiłki i nagrody pieniężne, należności za delegacje i przeniesienia, określa ulgi przejazdowe, zakres pomocy lekarskiej, a nawet ustala według własnego uznania termin płatności uposażeń. Trudno wdawać się na tem miejscu w powtarzanie wszystkich postanowień dekretów; dość, że Rada Ministrów ma w swobodnej dyspozycji dosłownie wszystko, co dotyczy uposażenia i co rozstrzyga o egzystencji praco-

wników. Ten dyspozycyjny charakter przepisów nie jest bynajmniej upoważnieniem jednorazowem, przeciwnie, wszystko wskazuje na zamiar uzależnienia uposażenia pracownika na stałe od uznania władzy. Trudno niedojrzeć w tem niezwykle skutecznego instrumentu, przy pomocy którego skutecznie będzie można wywierać na pracowników najrozmaitsze wpływy i skłaniać ich do uległości. Polityczny posmak tych postanowień jest wyraźny.

Znamienny wyjątek stanowią tutaj wojskowi z wielu powodów. Przedewszystkiem zostali oni już zaszeregowani, następnie mają ustalone dodatki wyrównawcze, które nie pozwolą na obniżenie uposażenia w nowym schemacie płac, wreszcie zatrzymują dodatki służbowe (funkcyjne) nie tylko na stanowiskach kierowniczych. Niezależnie od tego, zawodowi wojskowi mogą równie jak i inni funkcjonarjusze państwowi otrzymywać nagrody, zapomogi i zasiłki nawet dla utrzymujących liczniejsze rodziny. Zapewnione zostało ponadto już zgóry wyższe uposażenie dla wojskowych zatrudnionych w Warszawie, co nie uwłacza ich prawu do otrzymywania dodatków lokalnych także i w innych miejscowościach, według uznania Rady Ministrów.

7) Sens społeczny reformy płac ujawnia się w rozpiętości skali uposażeń. Stosunek grupy najwyższej do najniższej w dotychczasowej ustawie przedstawiał się jak 1:14. Był on ponadto wydatnie złagodzony jeśli pracownik grupy niższej otrzymywał dodatki rodzinne. Obecnie stosunek między grupą najwyższą a najniższą wynosi 1:30 czyli innemi słowy jeden dostaje 100 zł. dziennie a inny 100 zł. miesięcznie. Co więcej stosunek ten wzrasta po stronie pracowników na stanowiskach kierowniczych przez przyznanie im dodatków funkcyjnych, które dochodzić mają do 250 czy nawet 300 zł. miesięcznie. Jeśli chodzi o minimum uposażenia, to podkreślić należy znamienne uprzywilejowanie wojska i policji. Podczas gdy niższy funkcjonarjusz administracji ma minimum ustalone na zł. 100 i to bez względu na stan rodzinny i miejsce zatrudnienia, to posterunkowy policji otrzymuje zł. 150 a starszy marynarz zawodowy samotny w Warszawie zł. 140, na prowincji zł. 125, a utrzymujący rodzinę w Warszawie zł. 170, a na prowincji zł. 150.

W świetle powyższych wywodów ujawnia się z dostateczną wyrazistością cel i sens omawianej reformy systemu uposażeń. Porównanie tych nowych przepisów z dawną ustawą emerytalną, wypada z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej fatalnie a nawet katastrofalnie. Dekrety są wyrazem bezwzględnej przewagi Rządu nad pracownikami, ujawniają klasowy charakter polityki obozu rządzącego i stanowią znamienny dowód egoizmu wyższej biurokracji, która, będąc z natury rzeczy w obecnym systemie klasą uprzywilejowaną, wyzyskała swoją przewagę w sposób bezwzględny, nie licząc się zbytnio z pozorami.

Efekt reformy dla poszczególnych pracowników państwowych, nie daje się ocenić według dotychczasowych danych; będzie on zależał od sposobu zaszeregowania i od sposobu wykorzystania uprawnień Rady Ministrów w kwestji przyznawania dodatków wyrównawczych i rodzinnych. Co do efektu dla Skarbu Państwa — to podobno Skarb nie chce na tej reformie zarabiać. Globalna suma uposażeń nie ma być obniżona. Gdy jednakże pewnem jest, że wyższe grupy zyskają poważnie, to przy takiem założeniu niższe grupy muszą stracić; innego wyjścia niema. Innemi słowy stoimy wobec zarządzeń, których skutek polega na poprawie bytu pracowników na stanowiskach kierowniczych i pracowników samotnych kosztem pracowników na stanowiskach niższych i utrzymujących rodzinę. Jest to zdobycz niewątpliwa dla wysokich i dostojnych biurokratów, a równocześnie niewątpliwa klęska dla szarej masy obywateli oddającej usługi swe Państwu.

Dotąd wydane dekrety nie obejmują pracowników kolejowych, którzy otrzymają odrębne przepisy uposażeniowe. Nie ulega jednak wątpliwości, że przepisy te, jeśli chodzi o zasady podstawowe, nie będą się różniły w niczem od swoich pierwowzorów. Wynika to nietylko z logiki faktów i z całej dotychczasowej polityki Państwa w dziedzinie uposażeń, ale nadto z wyraźnego oświadczenia p. Ministra Komunikacji i z inspirowanych komunikatów prasy rządowej. Będą i muszą być różnice w szczegółach. Dotyczyć będą one przedewszystkiem tabeli uposażeń, która, według pogłosek, ma mieć rozpiętość większą, niż gdzieindziej i obejmować ma podobno aż 16 grup uposażenia. Ponadto powstaje pytanie wagi pierwszorzędnej, a mianowicie: czy kolejarze potraktowani zostaną tak, jak urzędnicy administracji państwowej, czy też tak, jak wojsko?

W omówionych powyżej dekretach rozpatrywanych łącznie, kryje się rozległa skala możliwości, a w związku z tem, stają przed nami bardzo interesujące zagadki:

Jaka będzie skala uposażeń, ile będzie obejmować grup, jaka będzie rozpiętość między grupami, jakie będą możliwości awansu?

Jakie będzie zaszeregowanie? Jakie kryterja odegrają tu rolę? Prawdopodobnie i w kolejnictwie utrzymana będzie zasada niepodwyższania globalnej sumy kredytów na uposażenia. Zapewne i u nas ujawni się zamiar zapewnienia wysokich uposażeń i znacznych dodatków funkcyjnych dla pracowników na stanowiskach kierowniczych, co łącznie wskazuje z matematyczną ścisłością na konieczność obniżenia uposażeń w grupach niższych, zwłaszcza dla utrzymujących liczniejsze rodziny. Według doniesień dobrze poinformowanej prasy rządowej podstawą zaszeregowana ma być nie dotychczasowa grupa uposażenia, lecz dotychczasowa wysokość poborów, tak, aby uposażenie nowe nie różniło się zbytnio od dawnego. Podstawą obliczenia ma być uposażenie pracownika w szczeblu „b", utrzymującego 2 osoby i obrachowane netto, t. j. bez potrąceń na podatek dochodowy i składkę emerytalną. Różnice mają być wyrównane drogą dodatków specjalnych oraz drogą zapomóg dla utrzymujących liczniejsze rodziny.

Czy pogłoski te są ścisłe i czy odnosić się będą także i do kolejarzy — nie wiemy. W granicach możliwości leży bowiem również uwzględnienie stosunków rodzinnych już w samej tabeli uposażeń, tak, jak to się stało w stosunku do wojska. W uzasadnieniu projektów rządowych zamieszczonem w „Gazecie Polskiej" czytamy co następuje:

„W uposażeniu wojskowych uwzględniony został dodatek rodzinny, który motywuje się specjalnym charakterem służby wojskowej, wprowadzającej daleko większą rozporządzalność osobą oficera, oraz podoficera zawodowego, niż osobą urzędnika, dalej, koniecznością wymaganej przez tok służby częstą zmianą miejsca zamieszkania, wyjazdami na ćwiczenia, manewry i t. p.".

A przecież kolejarze, w stopniu chyba niemniejszym niż wojskowi podlegają rozporządzalności i przeniesieniom i wyjeżdżają nietylko na ćwiczenia i manewry, lecz czynią to codzień z obowiązku służbowego.

To samo mniej więcej dotyczy sposobu ustalenia dodatków uposażeniowych. Jeśli powiedzenie o kolejarzach, którzy stanowić mają podobno drugą armję, nie jest frazesem wyborczym, wówczas powinniśmy skorzystać, choćby tylko z części przywilejów służących armji pierwszej. — Grunt w tem czy p. Minister Komunikacji potrafi na Radzie Min. obronić swoich pracowników tak jak to uczynił p. Minister Spr. Wojskowych.

Dalszym znakiem zapytania jest cała obszerna dziedzina dodatków, świadczeń i t. d., o której nawet przez analogję nic jeszcze powiedzieć nie można. To tylko jest rzeczą pewną, że nowe przepisy uposażeniowe dla kolejarzy są opracowywane w tempie pośpiesznym w M. K. i że wejdą w życie od 1.II.1934 r.

Z notatki zawierającej sprawozdanie z audjencji u p. Ministra Komunikacji, zamieszczonej na innem miejscu niniejszego numeru „Maszynisty" wynika, iż nie ma nadziei, aby organizacje zawodowe uzyskały wpływ na treść przepisów, a nawet, aby mogły otrzymać projekt celem złożenia wniosków i zgłoszenia postulatów. O wszystkiem zdecyduje Rada Ministrów. Jest rzeczą masy kolejarskiej wytworzyć taką atmosferę, aby to stanowisko Rządu uległo zmianie, gdy się to bowiem nie uda, czeka nas praca nierównie cięższa, t. j. obalenie nowych przepisów i zastąpienie ich normami sprawiedliwemi.

Z AUDJENCJI U P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Dnia 17 listopada 1933 r. p. Minister Komunikacji inż. M. Butkiewicz udzielił audjencji delegacji naszego Związku w osobach Prezesa Zw. kol. Borkowskiego i skarbnika Zw. kol. Lisiewicza.

Przedmiotem konferencji były sprawy, poruszone przez Związek i przedstawione szczegółowo w memorjałach, przedłożonych już uprzednio p. Ministrowi.

Pierwszą z tych spraw była zamierzona nowelizacja przepisów o czasie pracy. P. Minister oświadczył, iż, sprawa znajduje się obecnie jeszcze w stadjum badań i prac przedwstępnych oraz, że poglądy M. K. na to zagadnienie nie zostały dotąd ustalone ostatecznie. Na temat dostarczenia Związkom projektu noweli p. Minister ni złożył żadnego oświadczenia.

W sprawie zmiany przepisów uposażeniowych oświadczył p. Minister, iż M. K. wykańcza pośpiesznie tekst odrębnych przepisów uposażeniowych dla kolejarzy. Przepisy te wzorowane będą na wydanych już rozp. P. Prezydenta Rzplitej o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych z uwzględnieniem różnic, wynikających z odmiennych warunków służby kolejowej. W szczególności przewidywania jest większa ilość grup uposażenia. Nowe przepisy pociągną za sobą stosowną nowelizację przepisów emerytalnych w sposób podobny jak to nastąpiło w stosunku do ustawy emerytalnej z r. 1923 i wejdą w życie z dniem 1.II 1934 r. P. Minister nie przewiduje możności doręczenia związkom projektu tych przepisów.

Przedmiotem dłuższej dyskusji była poruszona przez delegację i poparta złożeniem odpowiedniego memorjału, sprawa nacisku, wywieranego przez przedstawicieli administracji kolejowej na pracowników w celu skłonienia ich do występowania z szeregów jednej organizacji zawodowej i wstępowania do innej oraz sprawa nadużywania do tego i do innych celów redukcji na podstawie § 134 pragmatyki. Delegacja uzupełniła treść memorjału przytoczeniem szeregu przykładów, popartych dowodami i domagała się ukrócenia samowolnych i bezprawnych praktyk na tem tle przez wydanie okólnika lub rozporządzenia, wyjaśniającego stanowisko M. K. i zapewniającego ścisłą bezstronność postępowania władz. P. Minister powtórzył raz jeszcze składane już wielokrotnie oświadczenie, iż przynależność do organizacji zawodowej nie może być przedmiotem szykan, gróźb czy też nacisku ze strony władz przedsiębiorstwa P. K. P., zapewnił, iż moment ten nie stanowi zupełnie o stosunku M. K. do poszczególnych pracowników, określił wypadki nacisku jako nadużycie władzy i zainteresowawszy się przedłożonym sobie materjałem, obiecał sprawę zbadać i wydać stosowne zarządzenia.

Odnośnie do podań, składanych przez Związek imieniem poszczególnych członków, dotkniętych redukcją na podstawie § 134 p. Minister oświadczył, iż podania takie są badane i, w miarę zachodzących okoliczności, uwzględniane. Wiele z takich spraw, poruszonych przez Związek jest obecnie w toku.

W sprawie zwrotu opłat szkolnych dla dzieci pracowników szczególnie dotkniętych cofnięciem tego świadczenia od nowego roku szkolnego zwłaszcza w wypadkach, gdy danego dziecka nie można było umieścić w równorzędnym zakładzie państwowym, czy to z powodu braku podobnej szkoły, czy też ze względów pedagogicznych (2 ostatnie klasy szkoły średniej) p. Minister oświadczył, że Biuro Personalne bada obecnie możliwość uruchomienia specjalnego funduszu na zapomogi z tego tytułu. Sprawa będzie rozstrzygnięta w czasie najbliższym. W związku z tem wskazane jest, zdaniem naszem, wnoszenie należycie umotywowanych podań drogą służbową.

Zdając sprawę z rezultatu audjencji u p. Ministra, oczekiwanej w szeregach naszej organizacji z dużem zainteresowaniem, nie możemy powstrzymać się od stwierdzenia, iż, niezależnie od osobistej życzliwości i uprzejmości p. Ministra, przyniosła ona rozczarowanie. Dotyczy to przedewszystkiem sprawy współudziału w pracach nad projektem nowych przepisów uposażeniowych, emerytalnych i o czasie pracy.

Zgodnie z oświadczeniem p. Ministra, w obecnym stanie rzeczy trudno liczyć się z możliwością wywarcia wpływu na treść przyszłych przepisów, nawet w formie wniosków czy też poprawek do projektu. Nie tracimy jednakże nadziei, że stanowisko Rządu, z uwagi na ważność spraw i na nastroje wśród pracowników kolejowych ulegnie zmianie i że sprawy te nie zostaną zdecydowane ponad głosami najbliżej interesowanych, t. j. pracowników kolejowych, jesteśmy bowiem przekonani, że narzucenie kolejarzom decyzji w tych kwestjach postawiłoby pod znakiem zapytania trwałość nowych przepisów.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Zmiana przepisów o czasie pracy

W poprzednim numerze „Maszynisty" zajęliśmy się szczegółowo zagadnieniami zasadniczemi, związanemi z zamierzoną nowelizacją przepisów o czasie pracy na P. K. P. Zapatrywania nasze znalazły wyraz w memorjale, który wręczony został p. Ministrowi Komunikacji. Z uwagi na doniosłe znaczenie sprawy podajemy poniżej tekst tego memorjału w dosłownem brzmieniu:

Do
Pana Ministra Komunikacji
w Warszawie.

dotyczy: zmiany przepisów o czasie pracy.

Od dłuższego czasu kolportowane są w prasie codziennej i fachowej pogłoski o zamierzonej przez M. K. nowelizacji przepisów o czasie pracy na PKP. Prasa doniosła również, iż Pan Minister z okazji audjencji, udzielonej jednemu ze Związków Zawodowych pracowników kolejowych stwierdził zasadność wspomnianych pogłosek, przyznając, iż rzeczywiście w M. K. prowadzone są prace nad sformułowaniem projektu nowych przepisów o czasie pracy.

Z zrozumiałych względów pracownicy kolejowi interesują się bardzo żywo omawianem zagadnieniem, a ponieważ rozpowszechniane są wśród nich w słowie i w druku rzekomo autentyczne teksty opracowywanego projektu, którego treść w świetle owych publikacyj budzi wiele zastrzeżeń, przeto zdołaliśmy stwierdzić wśród członków naszego Związku poważne zaniepokojenie omawianą sprawą.

Jesteśmy przekonani, iż Pan Minister nie zechce przystąpić do definitywnego sformułowania projektu przed wysłuchaniem opinji Związków Zawodowych pracowników kolejowych. Wysłuchanie tej opinji jest po części nawet warunkiem ważności wydać się mających przepisów, skoro pracownicy kolejowi zatrudnieni na podstawie umowy o pracę podlegają przepisom ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu i skoro artykuł 3 wspomnianej ustawy przewiduje współudział Związków Zawodowych pracowników jako warunek nieodzowny wydania odrębnych norm o czasie pracy dla osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym. Pozatem wysłuchanie opinji pracowniczych Związków Zawodowych podyktowane jest względami celowości praktycznej skoro Związki te, dysponując wieloletniem doświadczeniem w tej dziedzinie i podchodząc do zagadnień, związanych z czasem pracy od strony praktycznego sposobu ich stosowania, mogą rzucić na niejedno zagadnienie właściwe światło, mogą niejedno wyjaśnić i udzielić wielu wartościowych wskazówek, co umożliwi Ministerstwu Komunikacji należyte zgłębienie problematu, a co najważniejsze napewno przyczyni się do uniknięcia możliwych błędów i do zapewnienia przepisom warunków trwałości i długiego istnienia bez zmian.

Z tych założeń wychodząc, zwracamy się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą

o łaskawe udzielenie nam tekstu projektu do wiadomości przed ostatecznem jego sformułowaniem i o umożliwienie nam wyrażenia o nim naszej opinji, tudzież przedstawienia uwag i przedłożenia wniosków.

Nie wątpiąc, iż Pan Minister raczy łaskawie wyrażoną powyżej prośbę naszą uwzględnić, poczuwamy się do obowiązku już obecnie sformułować zasady wytyczne, na których, zdaniem naszem, winny się opierać przyszłe przepisy o czasie pracy. To sformułowanie zasad wytycznych rozumiemy jako próbę ułatwienia Ministerstwu Komunikacji pracy nad projektem i umożliwienia w przyszłości szybszego i łatwiejszego porozumienia się co do szczegółów, które omawiane być mogą dopiero po otrzymaniu oficjalnego tekstu tegoż projektu. Doniosłość zagadnienia czasu pracy wykraczająca daleko poza ścisłe stosunki służbowe, znaczenie tegoż zagadnienia dla ogólnych stosunków społecznych i gospodarczych pozwala nam żywić nadzieję, iż Ministerstwo Komunikacji przystępując do regulacji tegoż zagadnienia na nowych podstawach kierować się będzie nietylko względem na własny interes materjalny, lecz także i względem na ogólny stan zatrudnienia, a co zatem idzie na pomyślność gospodarczą kraju, a zwłaszcza na interesy społeczne i na dobro moralne i materjalne własnego swego personelu, t. j. pracowników kolejowych.

Wychodząc z tego ogólnego założenia wyobrażamy sobie, iż nowe przepisy o czasie pracy powinny być oparte o następujące zasady wytyczne:

1) Przepisy o czasie pracy na P. K. P. winny być oparte zarówno formalnie, jak też i merytorycznie o ustawę o czasie pracy z dn. 18 grudnia 1919 r. Dz. U. R. P. z r. 1920, poz. 7 w brzmieniu obecnie obowiązującem. Konieczność oparcia omawianych przepisów o ustawę o czasie pracy wynika przedewszystkiem ze względów prawnych, albowiem duży procent pracowników kolejowych ustawie tej podlega, a czas ich pracy, który dla nich samych odrębnie ustalony być nie może, nie powinien być sprzeczny z normami i zasadami w ustawie zawartemi. Takiego oparcia wymaga również długoletnia tradycja, albowiem obowiązujące dotąd przepisy wydane w r. 1920, powoływały się wyraźnie na ustawę o czasie pracy i były zastosowaniem tej ustawy do odrębnych warunków służby na P. K. P. Takie powiązanie przepisów o czasie pracy na P. K. . z normalną ustawą obowiązującą powszechnie posiadało doniosłą wartość moralną dla stosunków pracy wogóle. Koleje nie stanowiły wyjątku od reguły powszechnie obowiązującej, nie wyłamywały się z pod ustaw ogólnie stosowanych, a wskutek tego czas pracy regulowany był w całem życiu gospodarczem kraju w sposób formalnie przynajmniej jednolity. Zerwanie formalnego związku nowych przepisów o czasie pracy z obowiązującą w tym względzie ustawą poderwałoby wogóle ich podstawę prawną, skoro Ministerstwo Komunikacji, zdaniem naszem, nie posiada dotąd wystarczających upoważnień do odmiennego od norm ogólnych i samodzielnego uregulowania czasu pracy nawet w stosunku do tych pracowników, którzy jako zatrudnieni nie na mocy umowy, lecz z tytułu stosunku służbowego, nie podlegają formalnie ustawie z dn. 18.XII.1919. Podstawy takiej nie stanowi w szczególności wymieniany w niektórych artykułach prasowych § 29 obowiązującej pragmatyki, skoro zwraca się on do pracownika zobowiązując go do przestrzegania ustalonych godzin pracy, nie daje natomiast żadnych wyraźnych pełnomocnictw Ministerstwu Komunikacji i nie może być uznany za upoważnienie ustawowe, które jest nieodzowne dla ważności rozporządzeń rządowych według przepisów obowiązującej Konstytucji. Pozatem zerwanie omawianego związku musiałoby, zdaniem naszem, wywołać bardzo ujemne wrażenie i pociągnąć za sobą niemniej ujemne skutki w ogólnej polityce ekonomicznej naszego Państwa. O ileby zerwanie wyzyskane zostało celem przedłużenia norm czasu pracy, musiałoby pociągnąć za sobą dalszą redukcję, a więc i zwiększenie bezrobocia, byłoby złym przykładem dla przedsiębiorców prywatnych, spowodowałoby pewne komplikacje na terenie międzynarodowym, gdzie Rząd Polski przez usta swoich oficjalnych przedstawicieli zapewniał o swych dążeniach do skrócenia czasu pracy, a wogóle uniemożliwiłoby pracownikom kolejowym rozwój intelektualny i społeczny. Wreszcie zagadnieniem niezmiernie ważnem jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego, które na wypadek przedłużenia czasu pracy poza normy ustawowe, mogłoby być zagrożone.

2) Koniecznem jest dokładne ustalenie norm czasu pracy przez przepisy obowiązujące bezwzględnie, wykluczające wszelką dowolność i uniemożliwiające wykroczenia pod sankcją karną. Dotychczasowe doświadczenie uczy, iż przepisy o czasie pracy są najczęściej normą papierową, którą w praktyce przekracza się i łamie pod każdym pozorem. Władze przełożone, a również i M. K., aczkolwiek wiedzą o tem, to jednak nie reagują należycie, co zachęca do rozszerzenia i utrwalenia się tej sprzecznej z przepisami praktyki. Dzieje się to obecnie, gdy przepisy o czasie pracy są dość rygorystyczne, i nie zezwalają na przekraczanie norm poza wypadkami naprawdę nadzwyczajnemi. Tem groźniejsze byłoby niebezpieczeństwo przekraczania norm im więcej byłoby w tekście przepisów takich postanowień, które dopuszczałyby odstępstwa, wyjątki i t. p. Jeżeli ścisłe i bezwzględne stosowanie przepisów nie byłoby w samym ich tekście wymagane i gdyby nie było sankcyj uniemożliwiających nadużycia w tym względzie, wówczas przepisy stałyby się wogóle zbyteczne i nie opłaciłby się trud ich wydawania. W tym względzie wychodzimy z założenia, iż ustalenie czasu pracy leży w obustronnym interesie zarówno P. K. P., jak też i pracowników kolejowych. Raz ustalone normy nie powinny być oddane do dyspozycji niższych organów wykonawczych i muszą być przestrzegane, a to pod sankcją odpowiedzialności służbowej. Wyjątki dopuszczalne są tylko w wypadkach nadzwyczajnych, jak katastrofy ruchowe i żywiołowe względy na obronę Państwa i na okoliczności zagrażające bezpieczeństwu ruchu lub mienia PKP. Winny być one szczegółowo określone i sformułowane tak jasno, aby nie dopuszczały interpretacji rozszerzającej i nie dawały podstawy, lub pretekstu do przedłużania czasu pracy poza ustalonej normy.

Podstawą określenia czasu pracy winna być norma zawarta w art. 3 ustawy z dn. 18.XII.1919 r., w myśl której „za czas pracy uważa się liczbę godzin, przez które pracownik obowiązany jest pozostawać w zakładzie pracy, lub poza nim do rozporządzenia kierownika robót". Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są tylko w granicach art. 4 wspomnianej ustawy, a więc wówczas, gdy są konieczne i gdy przedłużenie czasu pracy uzasadnione jest rzeczywiście spełnianiem robót poprzedzających produkcję, lub po niej następujących oraz robót mających na celu pilnowanie materjałów, lub zakładów pracy. Z tego ogólnego założenia wychodząc nie występujemy zasadniczo przeciwko kwalifikowaniu wartości pracy przy pomocy współczynników, przeciwnie sądzimy, iż zasada jest praktyczna i powinna być zachowana zwłaszcza, iż ugruntowała się w praktyce. Natomiast sądzimy, iż zasada ta powinna być w zastosowaniu praktycznem znacznie ograniczona w stosunku do obecnego stanu rzeczy i nie powinna służyć za pretekst do obalania ustawowej normy maksymalnej dla olbrzymiej większości stanowisk w służbie P. K. P. W szczególności nie może ona mieć zastosowania tam, gdzie istnieje praca ciągła i nieprzerwana, a tylko tam, gdzie pracownik rzeczywiście przez pewne określone okresy czasu żadnej pracy produktywnej nie pełni. Szczególne niebezpieczeństwo upatrujemy w tendencji indentyfikowania współczynników produkcyjnej wartości pracy z wskaźnikami maksymalnej wydajności tejże pracy według zasad naukowej jej organizacji, albowiem prowadzi to prostą drogą do zupełnego obalenia maksymalnego czasu pracy, wskazanego w ustawie. Wskaźniki maksymalnej, czy nawet przeciętnej wydajności pracy mogą i powinny być jedynie tylko wskazówką dla czynników kierowniczych co do organizacji samej pracy, nie mogą natomiast pod żadnym pozorem być użytemi za pretekst do łamania ustawowego czasu pracy już w samym tekście przepisów.

4) Zupełne wyłączenie z pod norm czasu pracy dopuszczalne jest tylko dla osób, zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych w administracji kolejowej, gdzie wyłączenie to ma uzasadnienie w charakterze samej pracy i poniekąd kompensatę w postaci trybu tejże pracy, władzy urzędowej i odpowiedzialności danego pracownika.

5) Nie posiadając oficjalnego tekstu projektu nowych przepisów o czasie pracy nie możemy zająć określonego stanowiska co do szczegółów. Rezerwując sobie zatem prawo zajęcia tego stanowiska po otrzymaniu projektu, uważamy za rzecz nieodzowną już obecnie sformułować także i w tym względzie niektóre zapatrywania, szczególniej interesujące dział pracy, który re-

prezentujemy. Sądzimy mianowicie, iż w nowych przepisach:

a) nie mogą być przedłużone dotychczas normy czasu służby nieprzerwanej i pracy nocnej, natomiast zachowane być winne dotychczasowe przepisy o odpoczynkach perjodycznych, niedzielnych i t. p.

b) czas dojazdu do służby, przejazdów w czasie służby i pogotowia wliczany być winien nietylko do czasu służby, lecz także i do ciągłości służby nieprzerwanej;

c) do czasu służby winne być zaliczone wszystkie okresy, w których pracownik na podstawie obowiązujących przepisów, lub z polecenia władzy musi się oddawać zajęciom, związanym ze służbą. Jako czas pracy uważać należy zatem także i czas obowiązkowej obecności na pouczeniach, przeszkoleniach i t. p.;

d) czas pracy służby parowozowej winien być określony według współczynnika 1 w każdym wypadku, nie wyłączając czasu pracy na przetoku, pociągach gospodarczych, parowozach popychających, ogrzewczych i t. p., przyczem czas ten liczony być winien od chwili rzeczywistego przyjęcia do chwili rzeczywistego zdania parowozu. Przedłużenie tego czasu pracy winno być stanowczo wzbronione, a to ze względu na bezpieczeństwo ruchu. Wyjątek stanowić mogą tylko wypadki wyższej konieczności;

e) dyspozytorzy parowozowi winni być uznani z uwagi na charakter swojej służby za pracowników biurowych i pełnić służbę według współczynnika 1. Wyjątek stanowić mogą tylko dyspozytorzy, zatrudnieni w parowozowniach mniejszych, o ile nie nadzorują czynnego bez przerwy warsztatu parowozowni i tylko w okresach służby, w których nie zastępują naczelnika parowozowni, werkmistrza i t. p. lub nie spełniają innych czynności dodatkowych, wzgl. ubocznych.

Sądzimy, iż oparte na tych wytycznych przepisy o czasie pracy znajdą zrozumienie i przyjęcie przychylne wśród pracowników, zgodne będą z zasadami rozumnie pojętej polityki gospodarczej i społecznej, zapewnią należytą sprawność pracy i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz, że, przez sprawiedliwą swą treść skierowana nietylko ku interesowi materjalnemu P. K. P. lecz także i ku dobru moralnemu pracowników kolejowych, przysporzą pośrednio kolejnictwu poważnych wartości, płynących z zadowolenia i sprawiedliwego otraktowania personelu, który przecież jest współtwórcą tych rezultatów, do których osiągnięcia P. K. P. zmierzają.

Sekretarz Generalny: (—) Siadak.

Prezes Związku: (—) Borkowski.

Obecnie wypada nam zająć się nieco bliżej szczegółami. Omawiamy je na zasadzie tego projektu, który nieznaną nam drogą wydostał się z M. K. i ujawniony został w prasie fachowej. Wprawdzie czynniki miarodajne nie chcą, jak dotąd, potwierdzić autentyczności tego projektu, zapewniając, że sprawa jest jeszcze w toku badań i opracowania, jednakże dotąd nie słyszeliśmy ani nie czytaliśmy nigdzie wyraźnego stwierdzenia, że publikacje nie są zgodne z rzeczywistemi zamiarami M. K. Stanowią one zatem jeśli nie wyraz oficjalnego programu M. K., to conajmniej ilustrację pomysłów, snutych na tym tle przez ludzi, którym powierzono opracowanie projektu i są już z tego powodu nadzwyczaj interesujące.

Wiadomo, iż zamierzona nowelizacja przepisów o czasie pracy, związana jest ze zmianą ustawy o czasie pracy (nowela z dn. 22.III. 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 227). Zasadnicza zmiana polega na przedłużeniu maksymalnego czasu pracy z 46 na 48 godzin w tygodniu. Wobec tego projektuje się zmianę wartości od współczynników, stanowiących mierniki czasu pracy w służbie kolejowej w sposób następujący:

współczynnik	godzin na tydzień	lub godzin na miesiąc
1	48	209
5/6	58	252
2/3	72	313
1/2	96	417
1/3	144	625

Wśród kategoryj pracowników, do których przepisy o czasie pracy nie mają się w przyszłości stosować, i którzy wobec tego zobowiązani będą do pracy bez żadnych ograniczeń prawnych, spotykamy, obok pracowników na stanowiskach rzeczywiście kierowniczych, ponadto jeszcze: elektrotechników, maszynistów - instruktorów, instruktorów personelu, zawiadowców odcinka drogowego, mostowniczych, torowych, rewizorów pociągów, monterów sygnalizacji, elektromonterów, lekarzy, felczerów i t. p. Trudno dociec z jakiego powodu, a zwłaszcza na jakiej podstawie służba np. torowego, maszynisty — instruktora lub kontrolera nie ma podlegać żadnym ograniczeniom. Postanowienie to byłoby wogóle niezrozumiałe, gdyby nie dalsza treść projektu, która, jak zobaczymy, sprowadza w tym względzie wszystkich bez wyjątku kolejarzy w zasadzie do wspólnego mianownika, a tym jest poddanie pod niczem nieskrępowaną dyspozycję przełożonych.

Jeden z paragrafów np. postanawia, że czas trwania służby nieprzerwanej nie może przekraczać:

przy współczynniku	godzin na dobę
1	12
5/6	16
2/3	20
1/2	24

Pomijamy już zasadnicze pytanie po co, a zwłaszcza w jaki sposób liczyć czas służby nieprzerwanej podług dób; nie chcemy również dociekać, jak długo „na dobę" może trwać służba nieprzerwana u pracowników, których służba odpowiada współczynnikowi 1/3, skoro już przy współczynniku 1/2 obowiązuje norma 24 godzin. Zaznaczamy natomiast, że zaraz w następnym ustępie znajduje się postanowienie, obracające w niwecz pracowicie wykalkulowane normy, albowiem czas pracowników pracujących w kolejce, przy współczynniku 1 — może być przedłużony do 56 godzin w tygodniu. — Pozatem do ciągłości nieprzerwanej służby nie wlicza się się czasu pogotowia do pracy, trwania przejazdów i odbywania drogi do miejsca pracy. Ciekawe też, ile godzin na dobę trwać może służba pracowników przy współczynniku 1/3, jeśli wliczymy ów czas pogotowia i t. p., nie istniejący według przepisów, ale nie dający się usunąć z rzeczywistości? Dodajemy, że przedłużenie czasu służby okresowej do 56 godzin w tygodniu dopuszczalne jest w stosunku do wszystkich pracowników, nie wyłączając drużyn parowozowych, którym dotąd, według obowiązujących obecnie przepisów, czasu służby przedłużać nie wolno.

Za służbę nocną uważany był dotąd okres od godz. 21 do 5-ej. Na przyszłość, mimo, że ziemia obraca się nadal tak, jak dawniej uważać się będzie za służbę nocną czas między godz. 22 a 5-tą. Służba taka dopuszczalna była dotąd najwyżej przez 3 bezpośrednio po sobie następujące noce. Jedynie tylko w wypadkach koniecznych i za zgodą pracowników dopuszczalne było przekraczanie tej normy do 5-ciu nocy z rzędu przy pracy w kolejce a do 4 przy pracy innej. Obecnie projekt postanawia poprostu co następuje: „Służba nocna jest dopuszczalna najwyżej przez bezpośrednio po sobie następujące 3 noce, a w wyjątkowych wypadkach przez 4 noce lub w służbie w kolejce przez 6 nocy".

Aby nie było żadnych wątpliwości postanawia projekt, że pracownicy, pełniący służbę związaną z ruchem pociągów, obowiązani są wykonywać czynności służbowe również w niedzielę, święta i dni wolne od pracy. Pomijamy znowu niepokojące pytanie, jak można wykonywać służbę w dzień wolny od pracy i zatrzymamy się na wniosku, iż w takim razie od obowiązku takiego wolni są pracownicy pełniący służbę niezwiązaną z ruchem pociągów. Ale wniosek taki jest błędny, ponieważ projekt postanawia kilka wierszy dalej, że i tacy pracownicy obowiązani są pracować w dni świąteczne, jeżeli tego wymaga np. sprawność ruchu.

Współczynnik 1 istnieje w projekcie tylko dla ozdoby i stanowi rzadki wyjątek. Np. na stacjach obowiązuje on wówczas dopiero, gdy przepuszczają one powyżej 72 pociągów na dobę (wliczając w to również przetoki i t. p. według specjalnej tabeli zarachowania). W służbie konduktorskiej współczynnik taki zupełnie nie jest przewidzianym, nie mają go również motorniczowie, konwojenci parowozów, rewidenci wagonów, ogrzewacze i palacze parników i t. d.

Dyspozytorzy parowozowni mają mieć następujące normy czasu pracy, zależne od przeciętnej liczby parowozów, oddawanych do ruchu pociągów i do manewrów w ciągu doby przy jednym dyspozytorze w kolejce:

ponad 54 parowozów—współczyn. 5/6
ponad 36 do 54 „ „ 3/4
poniżej 36 „ „ 1/2

O współczynniku 1 wogóle nie ma mowy.

Drużyny parowozowe mają współczynnik 1 tytułem cennego wyjątku od ogólnej reguły. Zasadniczo jednak tylko wówczas i tak długo, dopóki się koła obracają, ale także nie bez znamiennych wyjątków i ograniczeń, a w szczególności:

Współczynnik 1 obowiązywać ma w czasie służby na parowozie podczas jazdy pociągiem. Wyjątek stanowią jednak pociągi gospodarcze, parowozy luźne, popychające lub ogrzewcze oraz próby hamulców, gdzie obowiązuje współczynnik 5/6.

Przetoki czyli manewrowanie okresowe i dodatkowe na stacjach lub w obrębie parowozowni ma współczynnik 5/6.

Na przyjęcie parowozu przez drużynę i na zdanie go po służbie liczyć można najwyżej dwie godziny i to według współczynnika 5/6 czyli w rzeczywistości 1 g. 40 minut.

Pogotowiu z parowozem odpowiada współczynnik 1/2. Tak samo oceniać należy przerwy w służbie podczas jazdy pociągami i podczas manewrowania, jeśli trwają dłużej, niż 1/2 godziny.

Oczekiwaniu na pociąg bez parowozu w celu zmiany drużyny na linji odpowiadać ma współczynnik 1/3.

Wszystko to są normy, wołające o pomstę do nieba, niesprawiedliwe, urągające zasadzie 8-mio godzinnego dnia pracy, niebezpieczne dla polityki społecznej, sprzeczne z oficjalnemi deklaracjami Rządu — ale zawsze normy. Cóż, kiedy zawieszone zostały w bezwzględnej próżni i zdadzą się akuratnie psu na buty.

Albowiem koroną całego projektu, jedynym przepisem, mającym sens i znaczenie, generalnym i wyłącznym, w którym mieści się bez reszty cały sens zawiłej bazgraniny jest postanowienie następujące:

„Godziny urzędowe i plany pełnienia służby ustanawiają władze przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" wyznaczone w przepisach organizacyjnych".

W wyjątkowych wypadkach, jeśli wymagają względy służbowe, pracownik obowiązany jest na polecenie zwierzchnika pełnić służbę także i poza ustalonemi godzinami pracy".

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

KOMUNIKAT

Prezydjum Związku zawiadamia, iż z uwagi na konieczność przygotowania obrad XII Walnego Zjazdu Delegatów zwłaszcza zaś sporządzenia sprawozdania i opracowania wniosków, wyjazdy członków Prezydjum do Kół i Okręgów muszą być z konieczności ograniczone do minimum i podejmowane być mogą tylko w wypadkach wyjątkowych.

Posiedzenie Zarządu Głównego

Dnia 5 listopada 1933 r. odbyło się w Warszawie, w lokalu Centrali posiedzenie Zarządu Głównego, w obecności wszystkich uprawnionych oraz przy współudziale członków Głównej Komisji Rewizyjnej.

Porządek obrad obejmował:

1) **sprawy postulatowe,** a w szczególności zamierzoną nowelizację przepisów o czasie pracy, nowelizację ustawy uposażeniowej i przepisów emerytalnych oraz sprawę przedłużenia terminów wydawania i zużycia umundurowania;

2) **sprawy organizacyjne** m. in. sprawę ustalenia daty i miejsca odbycia Walnego Zjazdu Delegatów i związane z tem sprawy przygotowania porządku obrad;

3) **sprawy dyspozytorów,** ze szczególnem uwzględnieniem współczynników pracy w nowych przepisach i

4) **sprawy gospodarcze,** a w szczególności sprawy opłacania djet delegatów na Walny Zjazd i zmiany systemu wypłat z Kasy Odpraw Emerytalnych, sprawozdanie Głównej Komisji rewizyjnej i sprawy znaczenia drobniejszego, przekazane przez Prezydjum do decyzji Zarządu Głównego.

W dziedzinie **spraw postulatowych** Zarząd Główny zapoznał się na podstawie wyczerpującego referatu doradcy prawnego Związku z projektem nowych przepisów o czasie pracy, które w tej formie, w jakiej przedostały się do wiadomości publicznej, stanowią znaczne pogorszenie dotychczasowego stanu rzeczy. Wystarczy wspomnieć, że współczynnik 1, będący odpowiednikiem pracy pełnowartościowej należeć ma w kolejnictwie do rzadkich wyjątków, a w służbie parowozowej niema mieć zastosowania ani do pracy na przetokach ani do pracy w pociągach gospodarczych i t. d.

Dyspozytorzy parowozowni, nawet przy najbardziej wytężającej pracy mają mieć współczynnik 5/6 jako najwyższy z współczynników, dostępnych dla tej gałęzi służby. Mają być podwyższone dotychczasowe maksymalne normy trwania służby nieprzerwanej, ma być zwiększona dopuszczalna maksymalna ilość pracy nocnej, a wogóle czas pracy, drogą rozlicznych postanowień dyspozycyjnych i wyjątkowych, ma być oddany do swobodnego uznania organom administracji kolejowej. Prezydjum Związku zawiadomiło Zarząd Główny o toku starań podjętych przez Centralę, celem uzyskania oficjalnego tekstu projektu z M. K. i celem wywarcia na treść nowych przepisów odpowiedniego wpływu, który częściowo jest zagwarantowany mocą przepisów obowiązującego prawa. W szczególności Prezydjum poinformowało Zarząd Główny o treści obszernego memorjału, wniesionego w tej sprawie do p. Ministra Komunikacji. Zarząd Główny po dłuższej dyskusji zaakceptował dotychczasową działalność Prezydjum polecając mu prowadzenie dalszej intensywnej akcji celem obrony zagrożonych praw personelu parowozowego.

Odnośnie do zamierzonej **nowelizacji przepisów uposażeniowych** Zarząd Główny zapoznał się z treścią Rozporządzeń P. Prezydenta Rzeczypospolitej, normujących uposażenie funkcjonarjuszów administracji państwowej, wojska, i policji oraz sędziów i prokuratorów, rozpatrując je jako pierwowzory, na podstawie których ustalone będzie w najbliższej już przyszłości uposażenie pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. O treści tych rozporządzeń i o przewidywaniach, opartych na tej podstawie, a dotyczących brzmienia spodziewanych nowych przepisów uposażeniowych dla kolejarzy piszemy obszernie na innem miejscu niniejszego numeru „Maszynisty". Ustalono, iż rzeczą niezmiernie ważną jest zdobycie możności dyskusji z M. K. na temat nowych przepisów i prawa złożenia odpowiednich wniosków, względnie poprawek do rządowego projektu. W tym celu Prezydjum wystąpiło już z memorjałem do p. Ministra i oczekuje odeń odpowiedzi na zapowiedzianej audencji.

Nowe przepisy uposażeniowe muszą z konieczności spowodować **nowelizację przepisów emerytalnych,** a to z uwagi na ścisły wzajemny związek, jaki między temi przepisami zachodzi. Ponieważ przepisy emerytalne dla pracowników kolejowych, oparte, na rozp. Rady Ministrów z dn. 8.VII 1932 r., różnią się znacznie od przepisów emerytalnych obowiązujących w stosunku do pozostałych pracowników państwowych i ponieważ ponadto sprawa w tym względzie najważniejsza, t. j. przyszłe zaszeregowanie pracowników oddane do dyspozycji Rady Ministrów nie zostało dotąd ustalone — przeto nie można zorjentować się na podstawie dotychczasowych wskazówek czy, i ew. o ile, zaopatrzenia emerytalne przyznawane po wejściu w życie nowych przepisów różnić się będą od zaopatrzeń przyznawanych obecnie. Pewne wątpliwości budziła w toku dyskusji również sprawa półtorakrotnego zaliczania czasu służby na parowozie, a to z uwagi na okoliczność, iż prawo to związane jest ściśle z obowiązkiem opłaty podwyższonej składki emerytalnej, a składka ta, ma być wogóle zniesiona. W tej sprawie udzielił Zarząd Główny Prezydjum wskazówek, analogicznych jak w sprawie nowelizacji ustawy uposażeniowej.

Wreszcie w sprawie **przedłużenia**

terminu wydawania i zużycia niektórych części mundurowych Zarząd Główny polecił Prezydjum wdrożenie starań, aby termin ten, ustalony na dzień 1.I.1934 nie został więcej przedłużony.

W dziedzinie spraw organizacyjnych postanowiono zwołać XII Zwyczajny Walny Zjazd delegatów do Bydgoszczy na ostatnie dni marca i pierwsze dni kwietnia 1934 r., a to zgodnie z postanowieniami Statutu. Z uwagi na konieczność uzyskania z M. K. urlopów dla delegatów oraz wynajęcia odpowiedniej sali — ścisły termin ustalony zostanie w czasie najbliższym po porozumieniu się z M. K. i z miejscowemi organami Związku w Bydgoszczy. Celem należytego przygotowania porządku obrad Walnego Zjazdu, postanowiono wezwać Zarządy Kół do składania wniosków w terminie do dnia 15.I. 1934 r. o czem zawiadomiono Koła w okólniku. — Wreszcie postanowiono, że djety delegatów na Zjazd pokryte zostaną z funduszów Centrali.

Zarząd Główny wysłuchał ponadto szczegółowego sprawozdania Prezesów Okr. o sytuacji organizacyjnej w poszczególnych okręgach ze specjalnem uwzględnieniem nacisku urzędowego i agitacji prowadzonej przez przedstawicieli administracji kolejowej, a mającej na celu skłonić, a nawet zmusić członków naszego Związku do występowania z szeregów naszej organizacji i wstępowania do B. B. Z. M. Zebrany przy tej sposobności materjał dowodowy posłużył Związkowi do umotywowania szczegółowego i stanowczego memorjału do p. p. Ministra Komunikacji, a to celem ukrócenia bezprawnych i samowolnych praktyk stosowanych w tym względzie przez niższe organy administracji kolejowej wbrew intencjom i mimo wyraźne zakazy M. K.

Wiceprezes Związku kol. Janus referował następnie przebieg i nastroje ostatniego Kongresu Klasowych Związków Zawodowych, odbytego dnia 29 i 30 października 1933 roku w Warszawie. Sprawozdanie przyjęte zostało do wiadomości.

Sprawy gospodarcze omawiano na podstawie referatu skarbnika Związku kol. Lisiewicza oraz sprawozdania Głównej Komisji Rewizyjnej. Sprawozdanie ze spraw bieżących przyjęto do wiadomości, ponadto zaś zaakceptowano wniosek Prezydjum dotyczący zmiany systemu wypłaty odpraw z Funduszu Kasy Emerytalnej. Treść tej uchwały oraz szczegółowe wskazówki i instrukcje dotyczące sposobu jej wykonania podane zostały do wiadomości Zarządów Kół i interesowanych członków przy pomocy specjalnego okólnika, rozesłanego w pierwszych dniach bieżącego miesiąca.

Po załatwieniu szeregu spraw znaczenia drobniejszego, przekazanych do decyzji Zarządu Głównego przez Prezydjum Związku, obrady zakończono.

NASZA OPOZYCJA

Koniec karjery Pileckiego. W roku ubiegłym, zastanawiając się nad powstaniem i historją działalności opozycyjnego w stosunku do nas związku Z. B. Z. M. użyliśmy wyrażenia „przekleństwo złego czynu". I rzeczywiście, fakt po fakcie dowodzi naocznie, jak głęboko i słusznie oceniliśmy sytuację i jak srogo mści się nieubłagana sprawiedliwość za zdradę i oszczerstwa. Nie trzeba nikomu przypominać, iż atak na nasz Związek rozpoczęła opozycja od wstrętnych, oszczerczych posądzeń o nadużycia, złodziejstwa i trwonienie mienia związkowego. Pamiętamy dobrze kto kroczył na czele grona „arcyuczciwych" ludzi „czystych rąk", kto to grał rolę apostołów prawości i wrogów wszelkich nadużyć, kto usiłował przepychać się choćby po trupach bliźnich do władzy, do funduszów, do majątku związkowego. Któżby, jeśli nie Burlaga, a zwłaszcza mąż nieskazitelnej cnoty Inacy Pilecki.

Sprawa znalazła epilog sądowy, a choć Pileckiego uratowała od więzienia amnestja, to jednak pozostało mu na zawsze stwierdzone i przypieczętowane prawomocnym wyrokiem sądowym piętno oszczercy.

Z tem piętnem poszedł Pilecki tworzyć nową organizację, a, jak się okazało dowodnie, właściwie napełniać nowy żłób, przy którym chciał się co - nieco nasycić i obłowić. Sromotnie skończył się incydent z pierwszym „prezesem", Burlagą, odstawionym po krótkim okresie zbyt bujnej działalności pod zarzutem grubszych nieprawidłowości i niejakich nadużyć. Na jego miejsce wszedł apostoł cnoty, i bezinteresowności, mąż nieposzlakowanego charakteru i zasad niezłomnych — Pilecki. Ten sam, który z takim tupetem gromił rzekome nadużycia, rzekome złodziejstwa i rzekome trwonienie grosza koleżeńskiego.

Potępiał to wszystko prawdopodobnie dlatego tylko, że było rzekome, no i że chodziło o kogo innego, a nie o niego samego.

Co do siebie miał widać inne zasady i inne metody postępowania. Bo oto w pierwszych dniach listopada 1933 r. Zarząd Główny B. B. Z. M. uważał za konieczne zawiesić w urzędowaniu p. prezesa Pileckiego, złożyć go z godności, i wykluczyć ze związku, a to pod zarzutem nieprawidłowej gospodarki, pod naciskiem poważnych braków kasowych, z powodu nieprawnego pobierania djet za niebyłe wyjazdy i za dnie spędzone rzekomo w pracy organizacyjnej, a w rzeczywistości poświęcone rozlewaniu spirytusu lub nawet poprostu wylegiwaniu się we własnem łożu.

W ten, nie całkiem honorowy, sposób kończy swoją karjerę drugi z kolei prezes Bezpartyjnego Związku Zaw. Maszynistów, organizacji, założonej celem tępienia nadużyć, pod hasłem uczciwej i oszczędnej gospodarki.

Dzieje się to w tempie dziwnie pośpiesznym, i w sposób nic nie mający wspólnego ze Statutem tej organizacji. Prezesów mianuje i usuwa Zarząd Główny, nie czekając na Walny Zjazd. Widocznie bardzo jest źle — skoro im aż tak pilno.

Przekleństwo niecnych postępków zbiera swe smutne żniwo.

Co będzie dalej nie wiemy i nie chcemy przesądzać. Może znowu doczekamy się tej smutnej satysfakcji, że prezes opozycji przyjdzie do nas sprzedać za 20 zł. tajemnice urzędowania swego i godnych siebie kompanów.

Trzecim z kolei prezesem B.B.Z.M. naznaczony został podobno Drożyński z Krakowa.

Co jednak w tem wszystkiem jest najdziwniejsze, to to, że ludzie skądinąd trzeźwi i o zdrowych zmysłach tak długo dawali się bałamucić i że znoszą ten skandal w milczeniu, a nawet w pokorze. Podobno, w czasach obecnych, nie uwłacza to godności maszynisty kolejowego.

Wystąpienia i interwencje Prezydjum Z.Z.M.

Dnia 24.VIII. 1933 r. — w M. K. w sprawie zdawania parowozów w Dyrekcji Krakowskiej, w sprawie Petkiego, Zwoczowej, Kelera — kol. **Komorowski.**

Dnia 29.VIII. 1933 r. — w M. K. w sprawie Chłopka, Witwara, Kluby, Kreczkowskiego, Zalewskiego, Goszulaka, Chorostkowskiego, Krenkowskiej — kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dnia 29.VIII. 1933 r. — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie wdowy po ś. p. Będkowskim — kol. **Borkowski.**

Dnia 6.X. 1933 r. — w M. K. w sprawie Chłopka, Witwara, Goszulaka, Kreczkowskiego, Chorostkowskiego — kol. **Borkowski.**

Dnia 10.X. 1933 r. — w M. K. w sprawie zwolnionych z § 134 — kol. **Borkowski.**

Dnia 16.X. 1933 r. — w M. K. w sprawie zwolnionych z § 134 — kol. **Borkowski.**

Dnia 16.X. 1933 r. — w D. O. K. P. Kraków w sprawie przygotowania i zdania parowozu i w sprawach ogólnych — kol. **Komorowski, Siadak, Spyt i Szymonek.**

Dnia 20.X.1933 r. — w M. K. w sprawie dodatku klimatycznego dla Kartuz, w sprawie Franciszka Włodarczyka, Stanisława Jazdowskiego z Bydgoszczy, dodatku szkolnego dla Morawskiej Kazimiery, Hyczewskiej Krystyny, Sobańskiego Stefana i Radwańskiego, w sprawie Chłopka — kol. **Siadak.**

Dnia 4.XI. 1933 r. — w M. K. w sprawie przepisów o czasie pracy i nowej ustawy uposażeniowej — kol. **Siadak.**

Dnia 6.XI. 1933 r. — w M. K w sprawie obsadzenia linji Karsznica—Gdynia. w sprawie Chłopka, Gusa, — kol. **Komorowski** i **Hernet.**

Dnia 8.XI. 1933 r. — u p. Naczelnika Parow. Warszawa Główna w sprawie turnusu pociągów pośpiesznych — kol. **Borkowski, Pruszyński i Żukowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM Z. Z. M.

Dnia 10.X. 1933 r. — Zebranie Koła Częstochowa — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 11.X. 1933 r. — Zjazd okręgu gdańskiego — kol. **Borkowski.**

Dnia 14.X. 1933 r. — w sprawach organizacyjnych w Bydgoszczy — kol. **Borkowski.**

Dnia 15 i 16.X. 1933 — Zjazd Okręgu Krakowskiego — kol. **Komorowski i Siadak.**

Dnia 16.X. 133 r. — Zebranie Koła Koluszki — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 17.X. 1933 r. — Zebranie Koła Gdynia — kol. **Borkowski.**

Dnia 22.X. 1933 r. — Zebranie Koła Sucha — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 24.X. 1933 r. — w Choroszczy w sprawie maszynisty Perkowskiego — kol. **Borkowski.**

Dnia 25.X. 1933 r. — Zebranie Koła Łódz Kaliska — kol. **Siadak.**

Dnia 27.X. 1933 — w sprawach organizacyjnych w D. O. K. P. Radom — kol. **Borkowski.**

Dnia 28.X. 1933 r. — Zebranie Koła Warsz. Wschodnia — kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dnia 29 X. 1933 r. — Zebranie Koła Nowy Sącz — kol. **Komorowski i Lisiewicz.**

Dnia 31.X. 1933 r. — Zebranie Koła Katowice — kol. **Borkowski i Siadak.**

Dnia 7.XI. 1933 r. — Zebranie Koła Skarżysko Kamienna — kol. **Komorowski.**

Dnia 8.XI: 1933 r. — Zebranie Koła Tarnowskie Góry — kol. **Lisiewicz.**

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ Z. Z. M.

za miesiąc październik 1933 roku

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna—Wołosiecki B. — zł. 214.—; Rutkowski J. — zł. 500.—; Kwiatkowski L. — zł. 100.—; Lage W. — zł. 300.—; Kalinowski Fr. — zł. 600.—; Dworczyński — zł. 490.—; Warszawa-Wschodnia — Badowski E. — zł. 100.—; Warszawa-Praga — Jabłoński H. — zł. 100.—; Warszawa Gdańska — Nowak St. — zł. 200.—; Piotrków — Białons M. — zł. 100.—; Częstochowa — Chrzanowski — zł. 620.—; Kutno — Angierstein — zł. 150.—; Siedlce — Rajzner M. — zł. 200.—; Ostojski A. — zł. 100.—; Grodzki M.—zł. 300; Łazy—Udawydczenko B. — zł. 788.—; Ostrołęka — Filochowski K. — zł. 990.—; Koluszki — Pierzchlewicz W. — zł. 300.—.

Okręg Radomski. Kowel — Kowalewski A. — zł. 200.—; Zdołbunów — Piasecki M. — zł. 150.—; Dęblin — Rakalski P. — zł. 990.—.

Okręg Wileński. Brześć — Buszyłow G. — zł. 100.—; Brożek T. — zł. 100.—; Górski A. — zł. 200.—; Białystok — Komarnicki J. — zł. 204.80; Waszkiewicz J. — zł. 990.—; Lida — Szyperko J.—zł. 100.—.

Okręg Poznański. Poznań — Wrombel A. — zł. 819 80.

Okręg Gdański. Iłowo — Prybe J. — zł. 778.—; Gdynia — Kurkowski H. — zł. 150.—.

Okręg Katowicki. Hajduki Wielkie — Hora J. — zł. 642.—.

Okręg Krakowski. Nowy Sącz — Jurecki W. — zł. 100.—; Rzeszów — Proczkowski St. — zł. 786.—.

Okręg Lwowski. Lwów — Andruchow St. — zł. 994.—; Przemyśl — Górski M. — zł. 700.—; Radziwiłłów — Griciuk P. — zł. 652.80.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Opulski J. — zł. 800.—.

ZAPOMOGI CHORYM.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna—Jaworski K. — zł. 180.—; Warszawa-Wschodnia — Zaremba J. — zł. 98.—; Czopowicz W. — zł. 106.—; Częstochowa — Markowski J. — zł. 42.—; Skierniewice — Furmański E. — zł. 28.—.

Okręg Radomski. Kielce — Oracz Teofil — zł. 130.—; Kiwerce — Siemianowski B. — zł. 48.—.

Okręg Wileński. Wilno — Olszewski J. — zł. 70.—; Kulbicki R. — zł. 38.—; Lida — Jarmoła A. — zł. 26.—.

Okręg Poznański. Poznań — Krysiak I. — zł. 60.—; Sparty J. — zł. 62.—; Ostrów — Duchalski Fr. — zł. 52.—; Inowrocław — Wojtyniak J. — zł. 106.—.

Okręg Gdański. Tczew — Heieck B. — zł 180.—.

Okręg Katowicki. Katowice — Patrzek B. — zł. 82.—; Trzentrzer F. — zł. 32.—; Rybnik — Pająk A. — zł. 38.—; Mysłowice — Kierek E. — zł. 180.—; Szopienice — Kalisz J. — zł. 180.—; Chebzie — Poplucz R. — zł. 42.—.

Okręg Krakowski. Kraków-Płaszów — Golonka T. — zł. 80.—; Dziedzice — Dziedzicki W. — zł. 66.—; Tyrytko J. — zł. 24.—.

Okręg Lwowski. Lwów — Sonin W. — zł. 84.—; Pleń W. — zł. 88.—; Przemyśl—Dziedzic J. — zł. 60.—; Tarnopol — Ratuszny L. — zł. 60.—.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Gdańska — Czerwiński B. — zł. 100.—; Piotrków—Niekrasz J. — zł. 250.—; Szwed W. — zł. 30.—; Sosnowiec — Gruszczyński Z. — zł. 10.—; Pająk E. — zł. 10.—; Częstochowa — Keller Fr. — zł. 350.—; Krośniewice — Skuza I. — zł. 15.—.

Okręg Radomski. Lublin — Basiewicz M. — zł. 100.—.

Okręg Wileński. Wilno — Perkowski J. — zł. 100.—.

Okręg Poznański. Poznań — Stawicki W. — zł. 5.—; Stachowiak M. — zł. 5.—.

Okręg Katowicki. Rybnik — Balcarek W. — zł. 60.—; Katowice — Hornik W. — zł. 30.—; Kachel T. — zł. 350.—.

Okręg Krakowski. Szczakowa — Kurek A. — zł. 60.—.

Okręg Lwowski. Przemyśl — Szpunar W. — zł. 80.—.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Łobodziec — zł. 150.—.

ZESTAWIENIE.

Odprawy emerytalne . .	zł. 15.609.40
Zapomogi chorobowe . .	„ 2.242.—
Obrony prawne	„ 1.705.—
	zł. 19.556.40
Tytułem %% i inkasa wypłacono Zarządom Okręgów i Kół	„ 742.20
	zł. 20.298.60
Na poczet należności za remont domu związkowego, Chmielna Nr. 9, wykonany z nakazu Komisarjatu Rządu — wypłacono w okresie m-ca października 1933 roku	„ 1.528.47
	zł. 21.827.07

W ciągu roku 1933 do dnia 31 października zgłosili udział do Kasy Pogrzebowej, pozostawiając z odprawy emerytalnej po zł. 150.— następujący członkowie: Kordysz Paweł — Stanisławów, Pundyk T. — Tarnopol, Korduba J. — Tarnopol, Piasecki — Warszawa-Główna, Gąsowski P. — Skarżysko, Wernicki A. — Warszawa-Gdańska, Ramfeld — Tarnowskie-Góry, Górski M. — Przemyśl, Nowak St. — Warszawa-Gdańska, Kołaciński K. — Łódź-Kaliska, Zieliński A. — Kowel, Demczuk J. — Częstochowa, Kotulecki L. — Nowy Sącz, Müller L. — Chojnice, ..ało A. — Białystok, Pierchała A. — Rybnik, Sowiński W. — Aleksandrów, Ruks M. — Leszno, Matulanis A. — Łódź Kaliska, Komarnicki J. — Białystok, Pancerzyński E.— Poznań, Latkowski W. — Wołkowysk, Angierszteјn A. — Kutno, Micuła L., Knisz J. — Gniezno, — Bajkowski M. — Warszawa-Gdańska, Pierzchlewicz W. — Koluszki, Brożek T. — Brześć n Bug., Tomicki M. — Sarny, Wojciechowski B. — Skarżysko, Młynek F. — Stanisławów, Żurowski W. — Zbąszyń, Trawiński J. — Aleksandrów, Tomas A. — Toruń, Foke W — Białystok, Rosochacz J. — Warszawa-Wschodnia, Zasadziński W. — Warszawa-Gdańska, Zieliński K. — Kutno, Góralczyk A. — Warszawa-Wschodnia, Kulbicki R. — Wilno, Ittner J. — Katowice, Wencel G. — Gdynia, Walewski St. — Wołkowysk.

PODZIĘKOWANIE

Prezydjum Z. Z. M. za udzieloną mi pomoc prawną oraz **p. Adw. W. Zaczyńskiemu** za skuteczną obronę składam serdeczne podziękowanie

Tadeusz Wierzchowski.
par. Łódź Kaliska.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak. Druk. „Robotnik", Warecka 7.